ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy Tczew „Żeglarz Polski“. — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego“ wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze“, wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego“.

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 4 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Pelgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego“ również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. — **Cena 30 gr.**

Nr. 19. Rok wydania szósty. — **TCZEW, dnia 24 maja 1927 r.** — Ogólnego zbioru **Nr. 174**

Miejmy obsadę!

Wobec poważnych zadań w związku z rozwojem naszych portów i handlu morskiego paląca staje się kwestja uzupełniania personelu naszej marynarki handlowej i placówek handlowo-morskich. Niedawno zawarta umowa pomiędzy koncernem górnośląskim „Robur“ a rządem przewiduje wydzierżawienie w Gdyni Roburowi dogodnego nabrzeża dla ładowania węgla, przyczem koncern węglowy stawi pod banderę polską poważny tonaż dla przewozów masowych ładunków. Przy warunku ścisłego stosowania naszej ustawy z dn. 28. 3. 1920 o statkach handlowych morskich (Dz. U. 47/1920) otwiera się szerokie pole dla pracy zawodowej jak na nowych statkach, tak też przy dokonywaniu formalności handlowych i portowych przy tych statkach. Również inne koncerny interesują się eksportem węgla, przyczem istnieje nadzieja, że na wzór kopalń dąbrowieckich, posiadających główny udział w Żegludze Wisła — Bałtyk, stworzą również flotę handlową opartą o Gdynię—Tczew—Gdańsk.

Z innej strony coraz więcej dojrzewa sprawa zaprowadzenia floty rybackiej pełnego morza. Istnieje projekt uruchomienia 5-ciu parowców rybackich w najbliższym czasie, 5-ciu zaś innych nieco później. Te statki będą również wymagały należytej obsady i dadzą również pole dla pracy dla licznych kół pracowników na brzegu.

Jeśli dodamy do tego coraz bliższe realizacji projekty linji lewantyńskiej, otrzymamy obraz wielkich zadań, jakie stoją przed nami do wypełnienia.

Jeżeli chcemy ażeby żadna część zapowiadającego się programu **nie została na papierze** musimy natychmiast wypełnić luki w przygotowaniu personelu, jakie dziś odczuwamy.

Musimy stworzyć w naszym ośrodku handlowym akademję handlową dawno już zapowiedziana, a jednak dotąd jeszcze nie otwarta.

Musimy uruchomić kursa w Gdyni i w Tczewie na niższe dyplomy nawigacyjne i mechaniczne.

Jeśli zwlekać będziemy dalej z uruchomieniem tych placówek odczujemy bezwzględną niemożliwość rozwinięcia ekspansji morskiej, do której powołuje nas życie. Żegluga i handel morski — to przedewszystkiem ludzie, ludzie i jeszcze raz ludzie, a nie porty, kadłuby okrętowe i maszyny.

Podziałka Guntera.

(Dokończenie).

Zwracając się do podziałki, która dla łatwiejszego zrozumienia uzupełnimy brakującem półkolem, zauważymy iż mamy przed sobą rzut kuli niebieskiej na płaszczyznę prawdziwego widnokręgu obserwatora z centrum Z jako zenitem. Przy tem jakikolwiek łuk tego koła lub też odpowiedni jego kąt środkowy, czyli azymut, mierzy się odpowiednią cięciwą to zn. że naprz.: łuk lub odpowiadający mu kąt 60° mierzy się cięciwą 60°, równą jak wiadomo, r. czyli promieniowi koła. Przeto przy wykreślaniu planisfery w stosunku do podziałki, winniśmy takową wykreślać promieniem = 60° cięciwy skali Guntera. Nietrudno natomiast zauważyć, że na owej podziałce, pół i ćwierćkola, płaszczyzny których prostopadłe są do płaszczyzny prawdziwego widnokręgu obserwatora, czyli że koła wysokości i południk obserwatora, których rzuty płaszczyzn na rysunku wyglądają jako promienie - mierzą się półtangentami, t. zn. że naprz.: Odległość zenitalna ZO = 90° = półtangencie 90°. Jeszcze nadmienić wypada, że wykreślanie kątów godzinnych odbywa się przy pomocy linji stycznych, co najłatwiej wyjaśnię na niżej podanym przykładzie w trakcie rozwiązywania tą drogą zadania astronomicznego.

Zadanie:

Wykreślić figurę podług następujących danych: W obliczanej szerokości f. 30° N. określiliśmy kąt godzinny gwiazdy 2 h 55 m 26s, deklinacja której = 15° N. Na podstawie tych danych należy określić: 1) jej wysokość, 2) Azymut, 3) Amplitudy w chwili jej zachodu.

Rozwiązanie:

Z centrum Z, promieniem = 60° cięciwy, wykreślamy koło NOSW i przeprowadzamy linję pionową, a punkty przecięcia się jej z obwodem koła oznaczamy przez N i S, i prostopadle do nich wrysowujemy punkty Est i West jako najwięcej oddalone od prostej NZS.

Określenie punktu P. czyli bieguna.

Ponieważ według zadania znajdujemy się na szerokości geograficznej 30°N, przeto od punktu N, bez różnicy czy to na prawo czy na lewo, odmierzamy przestrzeń łuku poziomu = 30° cięciwy i lekko nakłuwamy cyrklem. Nakłute miejsce łączymy linją z punktem West (lub Est) i w miejscu przecięcia się owej linji z rzutem płaszczyzny południka obserwatora (linja pionowa NZS) będzie północny biegun świata. Oznaczamy go przez P. Uważam za stosowne wyjaśnić dlaczego się tak czyni. W tym celu wykreślamy rzut kuli niebieskiej na płaszczyznę południka obserwatora (rys. 4), do którego n. b. często będziemy się zwracać w wypadkach wymagających objaśnień, (gdyż określenie punktu bieguna północnego, jak to wkrótce zobaczymy może mieć miejsce również od zenitu).

A więc: Na rys. 4-ym EZ+ZP=90°
i NP+ZP=90° czyli
EZ+ZP=NP+ZP.

po skróceniu obu części równości o ZP otrzymamy że:

EZ=NP.

A ponieważ EZ (rys. 4-y) jestto szerokość geograficzna według zadania, a NP równoznaczna jej, przeto poszukiwanie miejsca P rozpoczynamy od N, a to dzięki temu, by mając cyfrowe dane szerokości geograficznej nie przekształcać takowych w uzupełnienie szerokości, (w poszukiwaniu P od zenitu).

Jednak musimy pamiętać o tem, że skoro rozpoczęliśmy poszukiwanie bieguna od N (patrz rys. 4-y), więc chcąc posiłkować się w danym wypadku linją skali półtangent, musimy je odmierzyć na skali od 90° wstecz o 30°, to znaczy rozwarciem cyrkla umieścić jedną nóżkę na półtangencie 90°, a drugą na półtangencie 60° i otrzymaną długość odmierzyć od N. By zaś uniknąć omyłek, w praktyce, jak to już wyżej wspomniałem, odmierzamy 30° łuku prawdziwego horyzontu obserwatora od N. nakłuwamy, i linja wiodąca od nakłutego miejsca poprzez linję NZ (fig. 3) do West lub Est daje odcinek półtangenty odmierzonej wstecz. W ten sposób miejsce bieguna zostało ściśle oznaczone.

Wykreślanie równika.

Przechodzimy do wykreślania równika. W tym celu zwracając się do rys. 4-go, widzimy, że gdybyśmy mieli przed sobą powierzchnię kulistą to wystarczałoby jedną nóżkę cyrkla wstawić w miejscu określenia bieguna, t. j. w P, i rozwarciem na wielkość cięciwy =90° wykreślilibyśmy z łatwością równik na tej powierzchni. A ponieważ rys. 3-ci przedstawia rzut kuli na płaszczyznę prawdziwego horyzontu obserwatora, przeto wykreślanie łuku równika odbywa się nieco odmiennie i poprzedzają go wstępnie przedewszystkiem niżej przytoczone arytmetyczne kalkulacje, (w stosownem miejscu wytłumaczone) a mianowicie: do 90° dodajemy uzupełnienie szerokości (90°—f)

czyli: 90°+ (90°— 30°) = 150°

i na linji AZ odkładamy wielkość półstycznej 150° podziałki Guntera (fig. 1), czyli zwracając się do rysunku 4-go łuk QNPZ, t. j. łuk od równika do zenitu zamieniamy linją półtangenty 150°. Odmierzone miejsce na rys. 3-cim nakłuwamy oznaczając je przez C. Następnie przechodzimy do odmierzania łuku od zenitu do równika w południowej części południka obserwatora. W tym celu od 90° odejmujemy uzupełnienie szerokości,

czyli: 90°— (90°—30°) = 30

i na linji BZ odmierzamy wielkość półtangenty 30° skali Guntera, czyli, zwracając się do rys. 4-go, łuk EZ, równający się EP—ZP—EZ, zamieniamy na rys. 3-cim linją półtangenty 30°. Odmierzone miejsce nakłuwamy, oznaczając je przez D. W ten sposób, półkole EZPNQ (fig. 4) zostało wyrażone na fig. 3-ciej linja CD.

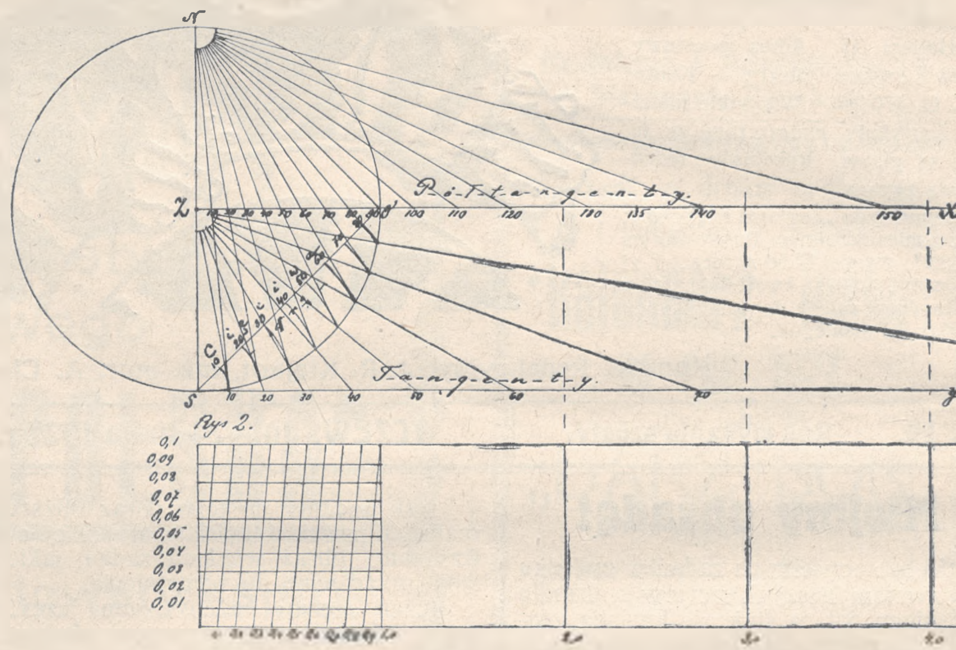
(90°— 15°) — (90°— 30°) =15°

a otrzymujemy wielkość łuku, którą trzeba odłożyć od Z ku południowi, by łuk figury 4-ej RZ zamienić półtangentą 45° na figurze 3-ciej t. j. linją ZG. Dzieląc linję FG na dwie równe części otrzymujemy punkt oznaczony przez 2, z którego rozwarciem cyrkla = połowie linji FG, wykreślamy równoleżnik szerokości RR₁.

Wykreślanie kąta godzinnego.

Chcąc być łatwo zrozumianym dlaczego przy wykreślaniu kątów godzinnych używa się linji tangent, a nie półtangent niech mi wolno będzie na chwilę przypuścić, że biegun (fig. 3) znajduje się w zenicie obserwatora, to znaczy, że równik niebieski a horyzont prawdziwy obserwatora zlały się ze

Rys. 1.



sobą. Zwracając się wówczas do podziałki Guntera (fig. 2) widzimy, że linja tangent stanowi miarę (w stosunku do r) rozwiniętą na płaszczyźnie równika niebieskiego. Teraz zaś, zwracając się do fig. 4-ej widzimy, że EZ jest podług zadania, geograficzna szerokością, którą trzeba w tych samych jednostkach miary co i miara równika niebieskiego odmierzać na figurze 3-ej od Z. W tym celu odmierzamy linję tangenty = 30° i na linji ZB, t. j. w E nakłuwamy. Przez ten punkt prostopadle do płaszczyzny południka obserwatora prowadzimy prostą w obie strony, która będzie stanowić geometryczne miejsce centrów dla zakreślenia wszystkich kątów godzinnych.

Według zadania trzeba wykreślić kąt godzinny równy 2h 55m 26 s czyli 43° 51'5. W tym celu bierzemy dopełnienie kąta godzinnego do 90° *) odmie-

Ponieważ punkt P jest miejscem środkowem na fig. 4-j między EP i PQ, z którego można zakreślić równik, przeto na tej podstawie, zwracając się do fig. 3-ciej, ową linję CD dzielimy również na dwie równe części i w miejscu oznaczonem przez 1, (środek linji CD), rozwarciem cyrkla równającem się połowie linji CD, zakreślamy łuk West D Est, który przedstawia równik niebieski rzutu kuli niebieskiej na płaszczyznę prawdziwego horyzontu obserwatora.

Wykreślanie równoleżnika deklinacji.

Wykreślanie równoleżnika deklinacji odbywa się analogicznie do wykreślania łuku równika, t. j. do PR (fig. 4) czyli według zadania, do odległości biegunowej dodajemy uzupełnienie szerokości t. zn.

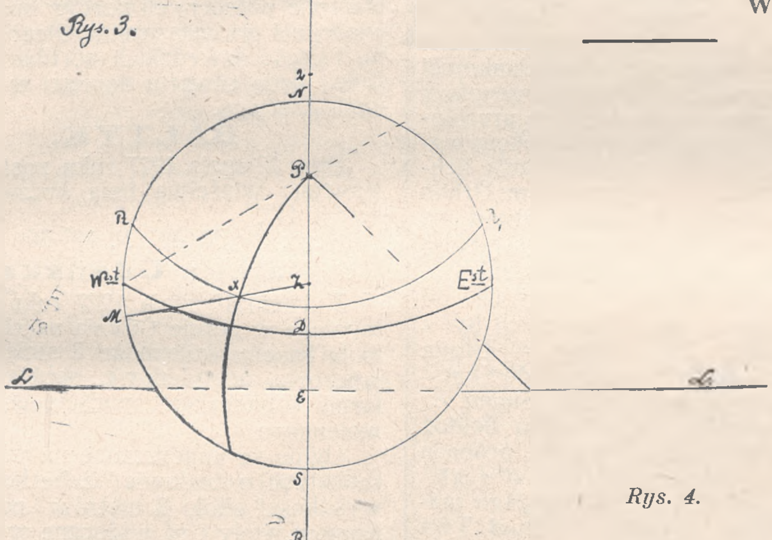
(90°— d) + (90—f) = 135°

i odkładamy na tejże linji AB (fig 3) wielkość półtangenty 135° skali Guntera, czyli że łuk R, NPZ= (90-d) + (90—f) zamieniamy na fig. 3 linję półtangenty 135° t. j. ZF jako północna część południka obserwatora.

W dalszym ciągu od odległości biegunowej PR odejmujemy uzupełnienie szerokości PZ, t. zn.

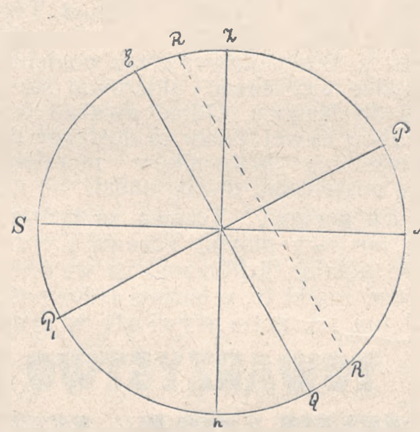
*) A to z tego względu, że łuki wielkich kół można wykreślać czyto na powierzchni kulistej czy na płaszczyźnie koła tylko rozwarciem cyrkla równającem się mierze 90° danego koła albo powierzchni kulistej. W przeciwnym razie nie będzie to koło wielkie, lecz małe, a wszak południki są to wielkie koła.

Rys. 3.



rzamy kąt przy biegunie równy 46° 08',5, a przedłużona strona kąta do linji L E L daje punkt, 2, z którego jako ze środka rozwarciem cyrkla równym odległości od znalezionego punktu do bieguna zakreślamy dany kąt godzinny. Mając w ten sposób ściśle wykreślone dane, przystępujemy do odmierzania osiągniętych tą drogą rezultatów t. j. wysokości gwiazdy, jej azymutu i amplitudy w momencie jej zachodu, któremi są: 1) Wysokość gwiazdy = 47° (ponieważ odległość zenitalna ZX. odmierzona na linji półtangent = 43°,) obliczona zaś wysokość = 47° 20'.

Rys. 4.



2) Azymut = SW 79°30' (łuk SM odmierzony na skali cięciw) obliczone Z = też 79° 30'.

3) Amplituda chwili zachodu będzie N W71° (łuk West R odmierzony na skali — 19°).

Porównując rezultaty otrzymane drogą graficzną z otrzymanemi sposobem obliczenia, widzimy iż różnice są wcale nieznaczne.

Zaznaczyć wypada, że zazwyczaj dane o szerokości geogr. jako też i deklinacji gwiazd przyjęto przy wykreślaniu brać w całych stopniach odrzucając minuty, gdyż to nie wpływa zbyt znacznie na ścisłość rezultatów.

Na zakończenie dodam, że w angielskiej marynarce handlowej, zwyczaj graficznego sprawdzania rozwiązań zadań astronomicznych jest wielce rozpowszechniony i każdy, ubiegający się o dyplom chociażby pomocnika, musi go znać obowiązkowo, jak opiewają o tem Regulations Board of Trade for examination of Masters and Mates.

W. Suski.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Konferencja morska. — Dnia 10 b. m. odbyła się w Ministerstwie Przemysłu i Handlu pod przewodnictwam Pana Ministra Przemysłu i Handlu, Inż. E. Kwiatkowskiego narada w sprawach, związanych z budową portu w Gdyni, rozbudową floty handlowej oraz z zagadnieniami, łączącemi się ze sprawami zorganizowania rybactwa na pełnem morzu i handlowego wykorzystania Gdyni i Gdańska.



Ruch portowy Gdyni za tydzień. Wielkość ruchu statków i przeładunku węgla trzymała się na poziomie poprzedniego tygodnia. Zawinęło do portu 8 statków o łącznej ładowności 7 352 tony rej. netto (w tej liczbie 7 parowców i 1 żaglowiec, szwdzki). Co do narodowości statków na wejściu było: 2 polskie, 4 szwedzkie, 2 łotewskie. Wszystkie weszły próżne. — Odpłynęło w tygodniu 9 statków (8 parowców 1 żaglowiec) o łącznej ładowności 7 153 ton rej. netto. Co do narodowości statków na wyjściu było: 2 polskie, 6 szwedzkich, 1 łotewski. Wywiozły one razem 17 619 ton węgla (w tem 775 ton węgla bunkrowego).

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Warta jest w drodze z 3700 ton węgla z Gdańska do Göteborga. — Par. Katowice wyładowuje w Göteborgu 2700 ton węgla. — Par. Kraków 19-go odpłynął z Gdyni do Sztokholmu z pełnym ładunkiem. — Par. Poznań ładuje w Gdyni ok. 2700 ton węgla do Gandawy. — Par. Toruń wyładowuje w Gdańsku 2500 ton tomasówki przywiezionej z Gandawy, poczem zacznie ładować drzewo do Gandawy. — Par. Wilno 18-go przeszedł z Gandawy do Antwerpji, gdzie rozpocznie ładować tomasówkę do Gdańska.

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Katowice przybył 22-go do Gdyni i ładuje 2 700 ton węgla do Halmstad. — Par. Kraków przybył 21-go z Gdyni do Sztokholmu i wyładowuje 2 700 ton węgla. Par. Poznań odpłynął 21-go z Gdyni do Gandawy z pełnym ładunkiem węgla. — Par. Wilno ładuje w Antwerpji 2 400 ton tomasówki z przeznaczeniem do Gdańska. — Par. Toruń ładuje w Gdańsku około 700 fathom drzewa do Gandawy. — Parowiec Warta wyładowuje w Göteborgu 3 700 ton węgla, skąd powróci do Gdańska dla załadowania pełnego ładunku węgla do Algieru.

Stan pogody na polskiem wybrzeżu Bałtyku. Okres gwałtownych wiatrów zachodnich i północnozachodnich minął już. Panuje jednak pogoda niestała i chłodna przy skłonności do opadów przy małem nawet ociepleniu.

Początek tegorocznej kampanji Lwowa. Statek szkolny „Lwów" rozpoczął żeglugę ćwiczebną, przechodząc przy pomocy „Ursusa" z Gdańska do Gdyni.

Roboty portowe w Gdyni. Przy nowem nabrzeżu basenu wewnętrznego w tych dniach firma Rudzki i Ska z Warszawy rozpoczyna stawiać pierwszy magazyn portowy żelaznej konstrukcji o wymiarach 100 na 40 metrów, firma zaś Zieleniewski z Krakowa zacznie montować dźwigi portalowe 5-cio tonowe.

16-go b. m. odbyła się w elektrowni portowej próba silnika spalinowego: za 3—4 tygodni elektrownia zostanie uruchomiona ostatecznie.

W zachodniej części basenu wewnętrznego pracują przy pogłębianiu draga nr. XIII i Normaliseer, kafary zaś wbijają pale dla ustalenia zachodniego nabrzeża. Draga Passepartout podmywa i spuszcza na wodę nowe skrzynie żelbetowe dla falochronu. — Draga płuczące Gauda refuluje dno

przy molo południowem: robota ta ma być wykończona w bieżącym miesiącu.

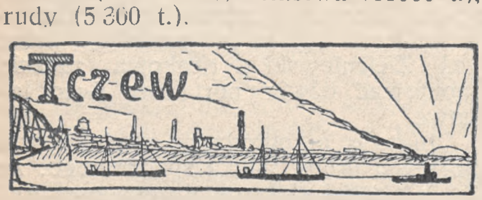
Sprawa zaginięcia Żaglówki „Frygi“ dotąd niewyjaśniona. Dotąd nie została znaleziona żaglówka „Fryga“ na której wyjechali tydzień temu z Gdyni do Sopotu kierownik miejscowej ajencji Cgnie Generale Tranatlantique Brandl i woźny Tkaczyk. — P. Brandl miał przy sobie według wszelkich przypuszczeń 1300 dolarów. Przy wietrze, który panował, łódź musiało pędzić równolegle do brzegu ku ujściom Wisły, lub nawet na mierzeję Wiślaną już w granicach Prus Wschodnich. Sprawa dotąd otoczona jest tajemnicą.



Ruch portowy Gdańska za tydzień. Ruch portowy zlekka się zmniejszył w stosunku od poprzedniego tygodnia. Zawinęły do portu 134 statki morskie, w tej liczbie 88 parowców, 9 motorowców, 5 holowników, 7 lichtug morskich, 21 żaglowców z motorem 3 żaglowce, 1 draga. Wśród statków tych było próżnych 60, z mieszanym ładunkiem 20, z żelastwem 16, ze zbożem 9, z pszenicą 4, z owsem 2, z żytem 2, ze śledźmi 1, z żelazem 3, z rudą 4, z brykietami żel. 1, z pirytem 1, z fosfatem 2 ze smołą 1, ze żwirem 1, z częściowym ładunkiem celulozy 1, z pasażerami i towarem 4, z samochodami 1, jako do portu ukrycia 1. — Co do narodowości statków na wejściu było: polskich 5, gdańskich 6 duńskich 19, szwedzkich 28, niemieckich 54, norweskich 7, angielskich 4, łotewskich 5, estońskich 3, francuskich, holenderskich i litewskich po 1.

Wyszły z portu w tygodniu 143 statki morskie (w tej liczbie 10 polskich). Wśród statków tych było z węgiem 55 statków, z drzewem 24 próżnych 32, z drzewem i drobnicą 3, z cukrem 4, ze spirytusem 2, z mieszanym ładunkiem 10, z pasażerami i towarem 5, na próbną jazdę 1, z cementem, końmi i drobnicą, jęczmieniem, naftą, benzyną i ol. maszyn., żelazem, powrotn. ład. samochodów — po 1.

Eksport węgla nieco zmalał — przeładowano 71 900 ton węgla na statki, prawie się nie zmniejszył eksport drzewa, załadowano go bowiem 57 900 metrów sześc., jednocześnie wzrósł import fosfatu (7 800 ton), żelastwa (11000 t.), rudy (5 300 t.).



Ruch statków Żeglugi Wisła-Bałtyk. Holownik Tyran z lichtugami Benek i zafracht. D. W. 701 wyładowują węgiel w Malmoe. — Hol. Sambor z lichtugami Bartek i Bronek wyładowuje węgiel w Sönderborgu (Danja). Holownik Górnik z lichtugami Alek i Bolek wracają z Karlstadu (jezioro Wenern) do Tczewa. Holownik Orkan z lichtugami Felek i Franek 20go wyszły z węglem z Tczewa do Malmoe. Holownik Rybak z lichtugami Wacek w drodze z węglem z Tczewa do Skillinge (Szwecja). Lichtugi Edek i Stefek ładują węgiel w Tczewie z przeznaczeniem do Trelleborg (Szwecja). Hol. zafracht. Gladiator z lichtugami Antek i Wojtek są w drodze z węglem z Tczewa do Odense i Aabenraa (Danja). — Lichtuga Jurek ładuje w Gdańsku węgiel z przeznaczeniem do Kopenhagi. Lichtuga Janek i hol. Krakus na stoczni w Gdańsku.

Polepszanie dojazdu morskiego do Tczewa. W uskutecznieniu programu pogłębiania dojazdu dla statków morskich do Tczewa draga Fafner pogłębia obecnie koryto rzeki wzdłuż przystani Żeglugi Wisła-Bałtyk w Tczewie. — Jednocześnie naprzmian bagrują w ujściu dragi firmy Mouritzen Sydhavn i Suomi. Holowniki morskie Żeglugi Wisła-Bałtyk już wchodzą od strony morza przez mieliznę ujściową na rzekę przy zagłębieniu 4.5 metra.

Z portu Tczewskiego i Wisły Morskiej. W porcie tczewskim od kilku dni stosuje się przenośnik taśmowy elektryczny o sprawności przeładunkowej 40 ton na godzinę. Właściwy przenośnik o wielkiej wydajności zostanie uruchiomiony w lipcu. 20-go maja dokonywano pierwszej próby wyholowania lichtug na morze za holownikiem Orkan wprost z Wisły. Ponieważ Orkan ma największe zanurzenie wśród statków Twa Wisła—Bałtyk próba okazała się przedwczesną i Orkan powrócił do Gdańska, chociaż sam już wszedł był z morza do ujścia Żywej Wisły. — Draga Sydhavn ostatecznie odjechała do Skutsskär, zastąpiona przez dragę Suomi.

Udatna próba wyholowania lichtug z Wisły „Orkanem“. Po kilku próbach zawodnych holownik Orkan o zagłębieniu 4.5 metra wyprowadził 21go maja załadowane węglem lichtugi Twa Wisła—Bałtyk „Felek“ i „Franek“ wprost z Wisły Żywej przez pogłębianą ławicę wejściową i skierował się z niemi do Malmoe. Odtąd uważać można ujście Żywej Wisły za dostępne dla największych holowników morskich. Prace pogłębiania trwają nadal.

Ruch portowy Tczewa za tydzień. Ruch portowy morski Tczewa wyraził się 7 statkami (lichtugami) na wejściu i wyjściu. Statki te, o łącznej ładowności 2 639 ton rej. netto wywiozły w tygodniu 4 515 ton węgla, nie licząc węgla bunkrowego.

Nowiny żeglarskie.

Stan lodów na Bałtyku. Porty rzeczne estońskie Hungerburg i Parnawa są już otwarte od 20-go kwietnia. — Dostęp do Leningradu już jest możliwy, lecz tylko za łamaczem lodu. Do Wyborga pierwszy statek wszedł przy pomocy łamacza lodu 30-go kwietnia, lecz do dziś nawigacja nie jest właściwie otwarta, gdyż wiatry południowo-zachodnie spędzają tu masy lodu i statki oczekują przed wejściem zmiany wiatru. W portach północno-botnickich nocne mrozy się znów wzmogły, wobec czego żegluga się rozpocznie dopiero w końcu maja. Naogół jednak okres zlodzenia mija wszędzie na Bałtyku wcześniej niż średnio.

Komunikat o stanie lodu na Bałtyku. Wszystkie porty zatoki Fińskiej nie wyłączając Leningradu są otwarte dla żeglugi. Na zatoce Botnickiej natomiast otwarcie północnych portów opóźnia się więcej niż przypuszczano. Uleaborg, Kemi i część szwedzkich portów obwodu Lulea będą otwarte dopiero w początkach czerwca.

BAŁTYK.

Dnia 12 maja 1927 roku została wystawiona właściwa boja hucząca „Federert O“.

Pozycja: 54° 37' 48" N. 18° 50' 12" Ost.

Zatoka Gdańska.

Z dniem 10 maja 1927 roku zostały zapalone w porcie Gdynia na głowicach mola basenu wojennego 2 stałe pomarańczowe, acetylenowe, sektorowe latarnie oznaczające wejście do basenu wojennego.

Ognie są umieszczone na wieżycach żelaznych o budowie żeberkowej na wysokości około 8 metrów ponad poziomem wody i są widoczne w odległości 2 mil morskich.

Charakterystyka i pozycje ogni:

Ogień na molo północnym ma rzeczywisty kierunek oświetlonego sektora od 320° przez West na Syd do 114°.

Pozycja: 54° 32' 26" N. 18° 33' 34" Ost.

Ogień na molo południowem ma rzeczywisty kierunek oświetlonego sektora od 281° przez Nord na Est do 170°.

Pozycja: 54° 32' 23,5" N. 18° 33'33" Ost.

Mapy niemieckie do poprawienia: nr. 29 i 51.

W sprawie zorganizowania własneno rybołóstwa na otwartych morzach.

W sferach rządowych obecnie poruszana jest sprawa zorganizowania własnego rybołóstwa na otwartych morzach.

Sama cyfra importowanych przez Gdańsk śledzi naprowadza na konieczność choć w części uniezależnienia się od ryby sprowadzanej z zagranicy. W roku 1924 np. było sprowadzone przez Gdańsk około 80 000 ton śledzi, w roku 1925 (stagnaja) około 40 000 ton. Wywołuje to odpływ gotówki zagranicę. Dlatego na czasie jest chęć chociaż w części uniezależnić się od dowozu zagranicznego.

W niniejszej wzmiance postaram się podać w skróceniu, jak się przedstawia przedsięwzięcie ojczystego rybołóstwa na otwartym morzu ze strony finansowej.

Podczas tak zwanego słonego sezonu (Salz - saison) trwającego od lutego do sierpnia, statki mogą jeździć na wody islandzkie i powracać z rybą soloną, zaś w pozostałej porze roku mogą wozić złowioną świeżą rybę. Naturalnie, że statki (trawlery albo dryftery) powinne mieć bazę gdziekolwiek przy brzegu angielskim.

Następująca ostróżna kalkulacja może dać pojęcie o rentowności całego przedsiębiorstwa:

przychód:	
sezon luty — sierpień 6 podróży po 125 ton solonej ryby, razem 750 ton po 16 £	= 12 000 £
rozchód:	
załoga	2 900 £
1 200 ton węgla	1 300 „
500 ton soli	800 „
przybory rybackie	1 000 „
wyżywienie	700 „
remont, dokowanie	800 „
asekuracja	800 „
wyładowanie i opłaty portowe	500 „
amortyzacja statku przy jego wartości 10 000 £, 8% rocznie	800 „
	9 600 £
zysk:	2 400 £
razem:	12 000 £

Przytoczony szkic kalkulacyjny obejmuje jedynie 6 miesięcy roku, mianowicie luty — sierpień. Uczyniono to dlatego, że tylko w tym sezonie można liczyć na całkowite wykorzystanie eksploatacji statków. Ryby solone są artykułem światowym i cena ich nie podlega znacznym wahaniom, dlatego śmiało możemy przyjąć w kalkulacji cyfrę 16 £ za tonę. Nawet przed rozpoczęciem połowu można go zakontraktować po cenie stałej.

Chociaż i w innych miesiącach połów może przynosić dobre zyski (wiadomym jest nam pewien wypadek, kiedy trawler z Hull sprzedał po 16-to dniowej podróży świeże ryby za 10 000 £, skąd osiągnął czysty zysk, sięgający 8 000 £), jednakże będziemy liczyli, że statki w drugim okresie roku wcale zysku nie przynoszą.

Co zaś do typu statku, to wydaje się nam, że najodpowiedniejszym typem byłby dryfter, tj. statek o słabej maszynie, mający sieci pod sobą i operujący przeważnie w nocy.

Przeciwnicy zorganizowania własnego rybołóstwa na otwartym morzu operują argumentem, że w najlepszym razie przedsięwzięcie to zaspokoi zaledwie parę procent ogólnego zapotrzebowania ryb. Na to można odpowiedzieć, że, analogicznie, wogóle stworzenie ojczystej marynarki handlowej na początku może zaspokoić potrzeby naprz. eksportu zaledwie również w paru procentach, jednakże kwestjonować celowości stworzenia marynarki własnej nikt nie będzie, gdyż należy zawsze rozpocząć od małego.

Inż. morski Jan Korwin-Kamieński.

Londyn.

Rozbudowa portu londyńskiego. W roku 1922 administracją portu Londynu (London authoryty) opracowała rozległy program rozszerzenia i modernizacji portu, rozłożony na szereg lat. Najwięcej posunięte są roboty w New Quebeck Dock. Służy on do przeładunku drzewa z największych zawijających do portu statków. Ten basen po rozbudowie będzie miał głębokość 7,1 metra przy największym przypływie wiosennym (Spring Tide). W miarę potrzeby przewiduje się dalsze pogłębienie. Basen ten ma 5 nabrzeży wyładunkowych po 120 m. długości, które mogą wyładowywać jednocześnie 7—8 statków długości 75 metrów. Basen należy do grupy Surrey Commercial Docks i łączy się kanałem z dokiem „Kanada". Po uruchomieniu tego basenu doki Surrey będą mogli składować 15.000 standartów drzewa na miejscach krytych i 21.000 standartów na miejscach otwartych.

W doku Greenwald buduje się obecnie nabrzeże i 3 magazyny, z których jeden, tranzytowy, przeznaczony wyłącznie do twardego drzewa amerykańskiego, dla którego obecnie istnieją urzędzenia nie wystarczające.

W Indja Millwall Docks roboty są mniej posunięte. Mają one służyć do ułatwienia ruchu okrętów przez stworzenie nowego wejścia i uprzystępnienia okrętom rozmaitych urządzeń portowych.

Wzorem Lieverpoolą rozpoczęto budowę pływającego pontonu przystani w Tilburi dla ruchu pasażerskiego. Długość pontonu ma wynosić 342 metry, a przystań ma służyć jak do ruchu przewozowych statków, tak też i dla turyzmu i nawet statków transatlantyckich. Na brzegu równolegle do pontonu leży olbrzymia hala celna, połączona krytemi pomostami z pontonem; tuż będą zajeżdżały pociągi osobowe. Koszta ogólne przystani wyniosą pół miljona Ł.

Również przewiduje się budowę nowej szluzy do doków Tillbury. Obecna szluza ma 210 metrów głębokości, 24 szerokości, 10,4 m. głębokości na progu przy przypływie i wobec wzmożonego ruchu okaże się w najbliższym czasie niewystarczającą. Nowa szluza będzie miała wymiary: 300 m. długości a 12 m. głębokości przy wysokiej wodzie.

Wiadomości handlowe.

Podawaliśmy już wiadomość o podróży polskiej delegacji przemysłowej do portu Antwerpji. Obecnie komunikują nam z Antwerpji:

Z końcem kwietnia br. przybyła do Belgji wycieczka polska, złożona z przedstawicieli przemysłu, handlu i bankowości. W skład wycieczki weszli pp. Antoni Wieniawski, Wacław Dąbrowski, Jan Jeziorański, R. Juszkiewicz, Alfred Kielski, Stanisław Jan Okólski, Włodzimierz Władysław Puzyna, Antoni Rostworowski, Tadeusz Zamoyski, Zbigniew Żółtowski, Stanisław Wilski, Feliks Wituski.

Wycieczka została zorganizowana staraniem „Comité Central Industriel de Belgique". Delegacja polska zwiedziła szereg miast w Belgji, a mianowicie: Brukselę, Antwerpję, Gandawę, Leodjum i inne. Wszędzie była serdecznie przyjmowana przez miejscowe sfery belgijskie.

Bezpośrednie nawiązanie stosunków pomiędzy sferami przemysłowo-handlowemi belgijsko-polskiemi było bardzo wskazane, a to z tego względu, że zakres stosunków handlowych między Belgją, a Polską wciąż wzrasta i że w tej dziedzinie jest szereg terenów jeszcze niewyzyskanych, jak np. zainteresowanie Belgji w udziale przemysłu polskiego, głównie elektrycznego, następnie bezpośredni kontakt mógł przyczynić się do złagodzenia pewnego niezadowolenia, które powstało w tutejszych sferach handlowych na tle obecnych stosunków z Polską i które wynikło z niezawsze sumiennego wywiązywania się z powziętych zobowiązań pośredników pomiędzy kupcami belgijskimi a sferami przemysłowo-handlowemi polskiemi. Belgja prowadzi szereg interesów z Polską **przez pośredników w Gdańsku.** W rozmowach, prowadzonych z tutejszemi sferami handlowemi wskazywano na to, że metoda, stosowana przez inne kraje, a podlegająca **na udawaniu się samemu na miejsce** celem zapoznania się z miejscowymi stosunkami, zamiast działania przez pośredników, byłaby bardzo wskazana. Import z Polski do Belgji z roku na rok wzrasta. Do najpoważniejszych artykułów, wywożonych z Polski w kierunku Belgji, należą: żywe zwierzęta, drzewo we wszystkich swych odmianach, produkty zbożowe, z któ-

rych pod względem importu żyta Polska zajmuje pierwsze miejsce; następnie jęczmień — na 12 krajów importujących, Polska zajmuje trzecie miejsce; dalej idą produkty naftowe, głównie oleje ciężkie i parafina. Belgja zaś importuje do Polski bawełnę, samochody, nawozy sztuczne, obrabiarki, oleje organiczne, skóry, różne maszyny, rośliny żyjące itd. Bilans handlowy za rok 1926 stosunków belgijsko-polskich jest aktywny ze znaczną przewagą dla Polski. Stan ten został poniekąd wywołany restrykcjami celnemi, zastosowanemi w Polsce w okresie kryzysu finansowego. Należy przypuszczać, że Belgja będzie mogła jeszcze szereg produktów importować do Polski, a pozatem bardzo cennym byłby jej współudział w naszym przemyśle zarówno pod względem udziału kapitału, jak też sił fachowych technicznych.

W Antwerpji delegacja polska była w dniu 29 kwietnia br. Była przyjmowana przez zarząd miejski oraz miejscową izbę handlową. Na dworcu o godz. 9 rano delegacja została spotkana przez przedstawicieli zarządu miasta izby handlowej, kapitana portu oraz konsula R. P. Z dworca udano się do portu. Port zwiedzano od godz. 9—13 częściowo samochodami, częściowo holownikiem, które miasto oddało do dyspozycji delegacji. Oczywiście port antwerpijski, którego obecnie długość wybrzeży rzecznych i basenowych wynosi razem 27 kilometrów, a powierzchnia samych basenów — 145 ha, nie biorąc pod uwagę prowadzonych robót, będących już na ukończeniu, i które ten port znacznie zwiększają, jest za duży, by go można było całkowicie zwiedzić w przeciągu kilku godzin. Zwiedzono instalacje naftowe, mieszczące się na krańcach miasta w części rzecznej portu; rozmieszczone one są na terenie 63,80 ha; ilość tanków na produkty naftowe wzrasta z roku na rok; w końcu 1926 r. ogólna ilość sięga 198 tanków, ogólnej pojemności 279,807 m. sześc. Tanki służą dla składu najrozmaitszych produktów naftowych, a więc: nafty, benzyny, gazoliny, mazutu, kreozotu, terpentyny itd. Pozatem oglądano w basenach północnych szereg składów portowych,, składy zbożowe, elewatory zbożowe, setki żórawi portowych o najrozmaitszej sile od 1 do 150 ton. Następnie zwiedzono warsztaty dla naprawy okrętów Bellard-Crighton.

O godzinie 1 delegacja była przyjmowana przez burmistrza p. van Cauwelaert'a w ratuszu. P. van Cauwelaert powitał delegację polską serdecznem przemówieniem. Odpowiedział p. Wieniawski, prezes izby handlowej belgijsko-polskiej w Warszawie. Z ratusza wraz z burmistrzem udano się do salonów Chantilly, gdzie delegacja była podejmowana śniadaniem, urządzonem przez miejscową izbę handlową. Na śniadaniu było przeszło 100 osób ze sfer przemysłowo-handlowych i morskich. Izba handlowa, urządzając śniadanie, starała się zgromadzić wszystkich tych z miejscowych sfer, którzy mają lub mogą mieć poważniejsze stosunki handlowe z Polską.

Śniadanie zostało zakończone bardzo serdecznemi przemówieniami, wygłoszonemi przez prezesa antwerpskiej izby handlowej p. Castelein'a (powagi w belgijskich sferach finansowych) oraz p. A. Wieniawskiego.

Po śniadaniu odbyła się dłuższa pogawędka przy czarnej kawie i cygarze, gdzie w formie rozmów przyjacielskich członkowie naszej delegacji mogli omówić z tutejszemi sferami przemysłowo-handlowemi szereg interesujących ich spraw.

Około godz. 15,30 delegacja udała się samochodami do fabryki samochodów „Minerva", gdzie została przyjęta przez zarząd fabryki, który towarzyszył przy zwiedzaniu, zapoznając delegację ze sposobami i metodami budowy samochodów.

O godzinie 17 nastąpił wyjazd do Brukseli.

Prezes izby handlowej polsko-belgijskiej w Warszawie p. Antoni Wieniawski w wywiadze z przedstawicielem czasopisma antwerpskiego „Neptune" tak oświetlił stosunek Polski do portów belgijskich.

Reporter: Polacy, jak wiemy, poważnie rozwijają własny port Gdynię i swoją marynarkę handlową. Czy spodziewacie się nawiązać stałe stosunki z naszym portem?

Prez. Wieniawski: To prawda, nasze dążenia morskie są znaczne. Nasz Bank Gospodarstwa Krajow. zdecydował się na stworzenie linji żeglugowej Bliskiego Wschodu. Antwerpja jest jednak jednym z pierwszych portów międzynarodowych, a Gdynia nie stanie się nim nigdy gdyż jej położenie jest zbyt ekscentryczne. Nawiasem mówiąc zdaje mi się że port Gandawa ma największe znaczenie dla naszego handlu z Belgją. Niemniej jednak sądzę że byłoby bardzo pożądane aże by wasi armatorowie zainteresowali się naszą ekspansją morską.

Poruszanie elektryczne statków towarowo-osobowych i osobowych.

Revue Maritime podaje bardzo ciekawy opis towarowo - pasażerskich statków francuskich Guaruja i Ipanema, poruszanych elektrycznie.

W ostatnim czasie International Mercantile Marine zdecydowała się zamówić czysto pasażerski statek tej samej wielkości, poruszany elektrycznie. W ten sposób po raz pierwszy tego rodzaju poruszanie znalazłoby zastosowanie na czysto pasażerskim statku. Siłownia tego okrętu będzie więc jeszcze o wiele potężniejsza niż na dwu francuskich statkach, których opis podajemy.

Poruszanie elektryczne wyszło już dziś poza zakres doświadczeń i jest zdolne do konkurencji z systemem turbinowym i motorów spalinowych. Najwięcej przyczyniła się do ich udoskonalenia marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych, na większych statkach których stosuje się ten system już od sześciu lat.

Również w marynarkach handlowych rozmaitych krajów zbudowano szereg statków turbinowo-elektrycznych, między któremi poczesne miejsce zajęły francuskie Guaruja i Ipanema, zbudowane na Forges et Chantiers de la Mediterranée a la Seyne. Maszyny ich są budowy Santtier-Horle.

Wyporność tych statków wynosi 8 000 ton, pojemność brutto 5 130 ton, zagłębienie 7,07 metra. Przeznaczone one są dla ruchu południowo-amerykańskiego i mogą przyjąć 300 emigrantów, a oprócz tego 25 pasażerów kajutowych.

Dla poruszania śrubą zbadano dwa rozwiązania, jedno ze śrubą powoli się obracającą, o 85-ciu obrotach na minutę, co przy 3000 obrotach w grupie elektrogenów dawało stopień redukcji około 35, niemożliwy do wykonania inaczej, jak tylko przez włączenie reduktora elektrycznego do systemu trybów o małej szybkości. Drugie rozwiązanie, na którem się zatrzymano, polega na zastosowaniu szybszej śruby, o 123 obrotach na minutę, sprzężonej bezpośrednio z motorem elektrycznym asynchronicznym o 48 biegunach, co dało stopień redukcji znacznie mniejszy, bo 24.

Przy zastosowaniu tych statków przewidziane były dwie szybkości zwykłego ruchu, jedna dziesięciomilowa z pełnym ładunkiem i bez pasażerów, druga 13-milowa, pasażerska przy $2/3$ ładunku. Zastosowanie elektrycznego poruszania w możliwie doskonały sposób rozwiązało zadanie oszczędnego zużycia energji, wobec czego koń-godzina na wale śruby przy obydwu szybkościach wymagały zużycia dokładnie jednakowej ilości energji.

Na podstawie tych doświadczeń International Mercantile Marine zdecydowała się wypracować typ statku o wiele większego o poruszaniu turboelektrycznem. Na posiedzeniu instytucji budowniczych inżynierów północno-wschodniego wybrzeża (Ameryki) p. Besey, inżynier firmy Thomson Houston przedstawił projekt p. Eskil Berga inżyniera marynarki General Electric

Co, który ma budować motory nowego statku.

Oto wymiary nowego statku: długość 170 metrów, szerokość 24, zagłębienie 9 metrów, wyporność 22 000 ton, moc motorów 17 000 KM, szybkość obrotów śrub 120 na minutę śruby dwie bliźniacze 18 stóp 6 cali średnicy i 17 stóp 3 cale kroku. Szybkość oczekiwana 18 węzłów.

Siłownia okrętu:

12 kotłów Babcock i Wilcox do ogrzewania ropałem, 2 turbo-alternatory 6 600 kw o 2 888 obrotów na minutę — 4 000 wolt.

Dwa indukcyjne motory główne synchroniczne, połączone bezpośrednio z wałami śrub, grupa generatorów prądu stałego o 4 500 kw.

(Ciąg dalszy nastąpi)

Żegluga wewnętrzna.

Ruch przez szluzę Einlage w kwietniu.

W kwietniu ruch znacznie się ożywił, przy czem przeważał ruch z Gdańska na Żywą Wisłę. W stronę Gdańska przeszło 399 statków z 40.041 ton nośności (w poprzednim miesiącu 221 statków z 17.836 ton nośności). Również ilość przewiezionego towaru wzrosła z 4220 w marcu na 7324 ton w kwietniu.

Wyszły z portu gdańskiego w kwietniu 463 statki z 155.158 ton nośności, w marcu zaś 281 statków z 38.393 ton nośności. Towaru wywieziono szluzą z portu gdańskiego w kwietniu 20.094, w marcu zaś 9132 tony nośności.

Z powyższych liczb widać, że tegoroczna żegluga rzeczna do Gdańska rozwija się pod znakiem przewagi wwozu nad wywozem i że ta przewaga wzrasta z miesiąca na miesiąc. W eksporcie całkowicie odpadł węgiel, którego przekóz tak ożywił żeglugę zeszłoroczną. Co do miejsca pochodzenia statków i towarów na wejściu przez szluzę, to na pierwszem miejscu stał obwód Bydgoszczy, Grudziądza i Chełmna, na wyjściu zaś obwód Warszawski. Wywoziliśmy więc towary z dolnej Wisły i Noteci, wwoziliśmy natomiast przeważnie do Warszawy. W stosunku do poprzedniego miesiąca bardzo się ożywił ruch na wejściu do Gdańska z Warszawy oraz z Prus Wschodnich. Na wyjściu ożywił się również ruch do Warszawy, natomiast zmniejszył się lekko ruch do obwodu grudziądzko-chełmińsko-bydgoskiego.

RUCH PORTOWY.

Gdynia.

Na wejściu.

11 maja: szw. żagl. Delos 186 t. z Landskrony próżny (Pol. Ag. Morska), łot. par. Kaupo 1458 t. z Odense próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Hanna 272 t. z Trelleborga próżny (Pol. Ag. Morska).

14 maja: szw. par. Aurania 746 t. z Helsingborga próżny (Hartwig), łot. par. Turaida 1476 t. z Gandawy próżny (Reinhold).

15 maja: pol. par. **Kraków** 1122 t. z Sztokholmu próżny (Żegl. Polska), szw. par. Liana 984 t. z Karlskrony próżny (Pol. Ag. Morska).

Na wyjściu.

11 maja: pol. par. **Wilno** 1122 t. do Gandawy z węglem (Żegl Polska), szw. par. Karin 197 t. do Helsingöru z węglem (Pol. Ag. Morska).

12 maja: szw. par. Scandinavic 1412 t. do Oxelösundu z węglem (Reinhold), szw. par. Heros 652 t. do Oxelösundu z węglem (Bergenske).

13 maja: szw. żagl. Delos 186 t. do Mariebergu z węglem (Pol. Ag. Morska).

14 maja: szw. par. Hanna 272 t. do Landskrony z węglem (Pol. Ag. Morska),

15 maja: łot. par. Kaupo 1458 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Ag. Morska), pol. par. **Katowice** 1108 t. do Göteborga z węglem (Żegl. Polska).

18 maja: szw. par. Auranie 746 t. do Kallerö z węglem (Reinhold).

Gdańsk.

Na wejściu:

14 maja: szw. par. Mollösund 135 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals), est. par. Gette 73 t. z Tallinu z towarem (Ganswindt, kan. port.), duń. par. Vesterskow 355 t. z Helsingöru próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), niem hol. Gladiator 22 t. z licht. Walter 292 t. z Ystadu próżne (Wisła-Bałtyk), niem. żagl. z mot. Greta 93 t. z Ystadu próżny (Bergenske), niem. par. Continental 304 t. z Selzaede ze smołą (Artus), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), szw. par. Nantes 1724 t. z Rotterdamu próżny (Behnke i Sieg), polski hol. orkan 22 t. Sztokholmu próżny (Wisła-Bałtyk), łot. par. Viesturs 339 t. z Odense próżny (Reinhold), niem. par. Joachim Zelck 628 t. z Pembroke z żelazem (Behnke i Sieg), est. par. Karoline 422 t. z Rotterdamu ze zbożem (Behnke i Sieg), duń. mot. Bonavista 67 t. z Aarhus z żelazem (Behnke i Sieg), niem. mot. Hermann Boonekamp 582 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

14 maja: duń. mot. Maagen 98 t. do Stege z węglem (Bergenske), niem. par. Anni Ahrens 554 t. do Grimsby z drzewem (Bergenske), szw. par. Robur 577 t. do Norrköpingu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), duń. parj J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem, żelazem i końmi (Reinhold), łot. par. Hera do Kronstadu ze spirytusem (Ganswindt), niem. par. cyst. Marieanne 281 t. do Tallinu z benzyną i olejem (Behnke i Sieg), duń. par. Viktoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. Maggie 175 t. do Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Iris 196 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), norw. par. Arno do Velje z żelazem (Bergenske), niem. par. Ursula Fischer 1590 t. do Wyborga próżny (Behnke i Sieg), polski hol. Sambor do Svendborga próżny (Wisła-Bałtyk), szw. mot. Gallus 223 t. do Landskrońe z cukrem (Shipco), niem. par. Oder 665 t. do Tyne Docku z drzewem (Reinhold), franc. par. Chatteau Lafitte 2284 t. do Bordeaux z towarem (Worms), niem. par. St. Gertrud 211 t. do Lubeki próżny (Lenczat), duń. mot. Liian 732 t. do Kotki z cukrem (Reinhold), duń. par. Dronning Margarethe 386 t. do Lansdkrony z węglem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Excelsior 841 t. do Aalborga z węglem (Reinhold), niem. par. Riga 475 t. do Skelleftea z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Rurik 258 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Hjortholm 866 t. do Liverpoolu z towarem (Reinhold), niem. par. Lothar 257 t. do Hamburga z tworem (Behnke i Sieg), niem. par. St. Stolp 147 t. do Słupska próżny (Ganswindt). gdański par. Hammonia 658 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), gdański par. Baticum 364 do Ahus z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Biele do Hamburga z drzewem (Voigt).

Na wejściu:

15 maja: niem. par. Rita Larsen 295 t. z Landskrony próżny (Danz. Schiff. K.), duń. żagl. z mot. Minde 66 t. z Stralsundu ze żytem (Befr. Ges.), duń. par. Danefeld 724 t. z Mariageru próżny (Shaw, Lovell), szw. mot. Wandia 88 t. z Norrköpingu ze żelazem (Bergenske), niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. W. C. Franke 189 t. z Wismaru z towarem (Prowe), szw. mot. Alca 290 t. z Landskrony próżny (Shipco), niem. par. Ambria z Emden z żelastwem (Behnke i Sieg), szw. par. Ingrid z Królewca próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Anna 714 t. z Uddevalli próżny (Poolsk-Skand. Two Tr.), duń. par. John 76 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswind), niem. żagl. z mot. Puck z Odense z pszenicą (Ganswindt), szw. par. Ella 665 t. z Melili z rudą żelazną (Behnke i Sieg), lit. żagl. Sturmvogel 75 t. z Naxkov z żelastwem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Lilian 70 t. z Sztokholmu z żelastwem (Thor Hals), niem. par. Hernia 332 t. z Szczecina próżny (Shaw, Lovell), norw. par. Asplund z Breviku próżny (Polsko-Skand. T-wo Tr.), szw. par. Bonden 372 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), norw par. Hoc z Drammen próżny (Bergenske), duń. par. Nordafrika 1289 t. z Szczecina z rudą (Behnke i Sieg), duń. par. Danevirke próżny (Shaw, Lovell), niem. par. Grete Larssen 294 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K.), norw. par. Freidig z Szczecina próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu.

15 maja: polski żagl. Eugenia do Rewy próżny, niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), niem. mot. Frithjof 1017 t. do Kłajpedy z samochodami (Hartwig), łot. par. Kandawa 1170 t. do Rygi z węglem (Voigt), norw. par. Doravore 469 t. do Londynu z drzewem (Bornhold), niem. par. August Blume 408 t. do Antwerpji z drzewem (Wolff), niem. hol. Labce z licht. Vega 758 t. i „M" 593 t. do Ustansjee z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.). szw. par. Ellen 948 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. Alhill do Skillinge z węglem (Bergenske), szw. par. Edward 717 t. do Karlskrony z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Uli 56 t. do Holbäk z jęczmieniem (Banswindt), szw. żagl. Margit 107 t. do Hammerhavnu z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Jens 121 t. do Faxö z węglem (Bergenske).

Na wejściu:

16 maja: szw. żagl. z mot. Anders 58 t. do Helsingborga z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. hol. Max Tress I z licht. Max Tress IV. 213 t. i Max Tress VII. 200 t. z Hov próżne (Ganswindt, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Frida 48 t. z Veyle z żelastwem (Ganswindt, Westerplatte), est. żagl. z mot. Mentor 283 t. z Tallinnu z żelastwem (Danz. Schiff. K.), norw. par. Granholm 322 t. z Yarmouth ze śledźmi (Behnke i Sieg, kan. port.).

16 maja: niem. hol. H. Peters z licht. Hansa i Frieda Peters z Szczecina próżne (Artus),

duń. par. Lituania 3940 t. z Kłajpedy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), łot. par. Venta 1156 t. z Londynu próżny (Bergenske), szw. par. Frej 71 t. z Malmö próżny, szw. żagl. z mot. Selma z Malmö z pszenicą (Bergenske), gdański par. Weichsel 602 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

16 maja: duń. żagl. Wiking 67 t. do Kopenhagi z drzewem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Windy 87 t. do Sundsvallu z węglem (Prowe), szw. żagl. z mot. Elsa 60 t. do Simrishamnu z węglem (Ganswindt), niem. par. Marianne 472 t. do Aarhus z węglem (Prowe), niem. żagl. Meta 95 t. do Aarhus z drzewem (Bergenske), holend. żagl. z mot. Stryd 176 t. do Stege z węglem (Bergenske), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Anni 94 t. do Eckernförde z drzewem (Bergenske), niem. hol. Gladiator z polską licht. Stefek 392 t. do Tczewa drogami wewnętrznemi (Wisła-Bałtyk), szw. par. Frederika 973 t. do Sundsvallu z węglem (Bergenske), niem. par. Kapitan Kross 394 t. do Nyköpingu z węglem (Wolff), duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

16 maja: duń. żagl. Viking do Kopenhagi z drzewem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Windy do Sundsvallu z węglem (Prowe), szw. żagl. z mot. Elsa do Simrishamnu z węglem (Ganswindt).

Na wejściu.

17 maja: niem. par. Herebert 183 t. z Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Claus z Szczecina z towarem (Prowe), niem. par. Bonus 519 t. z Hamburga ze zbożem (Behnke i Sieg), ang. par Baltara 1387 t z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Stolp 67 t. ze Słupska (Befr. Gesch.), łot. par. Diruta 1091 t. próżny (Voigt).

17 maja: ang. par. Majorca 589 t. z Grangemouth z towarem (Reinhold, wolna strefa) ang. par. Tassa 2171 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson, kolej nadwiśl.), gdański par. Pregel 196 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Lena Larsen 565 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Orest 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), duń. draga Sydhovn 121 t. z Schiewenhorst próżna (Reinhold, Stocznia Gdańska), holend. par. Theseus 745 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, śpiechrz Baltic), szw. par. Helios 925 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), szw. mot. Gladan z Porsgrundu z żelastwem (Ganswindt), norw. par. Luksefjell z Kragshamnu. próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

17 maja: polski żagl. Henryk do Rewy próżny, szw. żagl. z mot. Venern do Ystadu z węglem (Ganswindt), polski par. Warta 1669 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg).

17 maja: szw. żagl. z mot. Ingeborg 63 t. do Simrishamnu z węglem (Ganswindt), nowy statek st Klawittra Stettin w podróż próbną, szw. żagl. Beatrice 142 t. do Söderhamnu z węglem Voigt), duń. par. Vesterskov 355 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), gdański par. Marie Siedler 221 t. do Haaremu z drzewem (Reinhold), niem. par. Bacchus 362 t. do Rotterdamu z drzewem (Wolff), polski żagl. Henryk 20 t. do Rewy próżny, szw. żagl. z mot. Werner 135 t. do Ystadu z węglem (Ganswindt), gdański par. Prosper 430 t. do Westhartlepoolu z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), szw. hol. Holger z licht Hallsta III. 473 t. do Karlshamnu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. par. Ascania 404 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Regina do Esbjergu z drzewem (Ganswindt), szw. par. Göta 674 t. do Göteborga z drzewem (Behnke i Sieg), iem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), niem par. Kressmann 248 t. do Kłajpedy z węglem (Lenczat), niem. żagl. z mot. Argonaut 57 t. do Roztoku z drzewem (Ganswindt), niem. mot. Hermann Boonekamp 582 t. do Gandawy z drzewem (Behnke i Sieg), polska licht. Edek 352 t. do Tczewa drogami wewnętrznemi próżna (Wisła-Bałtyk), polski par. Poznań 1121 t. do Gdyni próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. żagl. z mot. Leopold 57 t. do Simrishamnu z węglem (Ganswindt), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), szw. mot. Alca 290 t. do Landskrony z cukrem (Shipco), włoski par. Alba 1745 t. do Genui z węglem (Behnke i Sieg), norw par. Ara do Göteborga z towarem (Bergenske), niem. par. Brake 336 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Greta 93 t. do Gefle z cementem (Bergenske), ang. par. Helmond 581 t. do Leith z drzewem (Reinhold), szw. par. Anna 714 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), duń. draga Suomi do Schievenhorst próżna (Stocznia Gdańska).

Na wejściu:

18 maja: duń. par. Viktoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. mot. Fringilla 225 t. z Landskrony próżny (Shipco).

18 maja: szw. par. Scartho 361 t. z Poole z żelastwem (Danz. Schiff. K., kan. port.), niem. par. Alma 65 t. z Lubeki z pszenicą (Prowe, Russenhof), niem. par. Elsa Köppen 1448 t. ze Sfaxu z fosfatem (Warta, wolna strefa), niem. par. Robert Köppen 1441 t. z Souzy z fosfatem (Warta, wolna strefa), niem. par. Ostara 739 t. z Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd, wolna strefa), niem. par. Pomerania 108 t. z Szczecina ze zbożem (Befr. Ges., Gdańsk, Langer Lauf), niem. par. Pollux 319 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Inga 715 t. z Halmstadu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Frieda 52 t. z Nyköpingu z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), szw. mot. Albert 183 t. z Göteborga z żelastwem (Polsko-Skand. Two Tr., Westerpl.), niem. żagl. Diamant II ze Słupska ze zbożem (Befr. Ges.), łot. par. Vulkan 79 t. ze Słupska z zbożem (Polsko-Skand. Two Tr.), norw. par. Dageid z Królewca próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem. par. Ragnar 430 t. z Wismaru próżny, szw. żagl. z mot. Cita 162 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt).

Na wyjściu:

18 maja: niem. par. Stolp 67 t. do Królewca próżny (Befr. Ges.), niem. par. Greta Larsen 294 t. do Hudiksvallu z węglem (Behnke i Sieg).

18 maja: duń. par. Dania 1390 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), est. par. Karoline 426 t. do Parnawy z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Viktor 469 t. do Hernösandu próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Stesso 1292 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Bergenske), szw. par. Silvia 158 t. do Paskallaviku z węglem (Ganswindt), gdański żagl. z mot. Apollo 261 t. do Kronstadu ze spirytusem (Ganswindt), polski hol. Rybak 33 t. do Simrishamnu próżny (Wisła-Bałtyk, norw. par. (Behnke i Sieg), niem. par. Claus 152 t. do Lyderhorn do Helsingforsu z węglem (Reinhold), niem. par. Naval 310 t. do Kilonji próżny Szczecina z towarem (Prowe), szw. par. Ingrid do Oelsrudu z węglem (Behnke i Sieg), gdański par. Oberpräsident Delbrück 620 t. do Randersu z węglem (Reinhold), franc. par. Nicolas Jean 1182 t. do Dieppe z węglem (Morry), hol. par. Boomberg 1034 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. W. C. Frohne 189 t. do Kjöge z drzewem (Prowe).

Na wejściu.

19 maja: duń. par. Kjöbenhavn 886 t. z Helsingborga próżny (Danz. Schiff. K.), niem. żagl. z mot. Argonaut 57 t. z drzewem jako do portu ukrycia (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Mathilde z Roztoku ze zbożem (Befr. Ges.), niem. par. Freya 826 t. z Szczecina próżny (Mojrry), niem. żagl. z mot. Frieda z Hobro z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Heinz Ferdinand 538 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), szw. żagl. Golden Gate z Landskrony z żelastwem, niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), szw. par. Juno 620 t. próżny (Reinhold).

19 maja: niem. par. Moskau 365 t. z Fredrikshamnu próżny (Reinhold, kan. port.), szw. par. Gustafsberg 775 t. z Królewca próżny (Polsko-Skand. Two Tr., Westerpl.), gdański par. Baltikum 364 t. z Aarhus próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Carrie 892 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Merkur 800 t. z Oskarshamnu z pirytem (Polsko-Skand. Two Tr., Westerpl.), szw. par. Cimbria 319 t. z Aalborga próżny (Reinhold), duń. par. Magnus 789 t. z Bordeaux z towarem (Reinhold), niem. par. Glückauf 1083 t. z Szczecina próżny (Bergenske), szw. par. Hanna 271 t. z Landskrony próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu.

19 maja: łot. par. Daugava 751 t. do Rygi z węglem (Bergenske), łot. par. Viesturs 338 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. par. Mollösund 135 t. do Sztokholmu z towarem (Thor Hals).

19 maja: polski statek szkolny Lwów 964 t. do Gdyni próżny, niem. par. Johann Ahrens 538 t do Raumo z węglem (Artus), szw. par. Bonden 372 t. do Landskrony z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Artushof 866 t. do Londynu z drzewem (Reinhold), duń. draga Sydhavn 212 t. do Skutskär próżna (Reinhold), niem. hol. Heinrich Peters IV. z licht. Frieda Peters 425 t. i Hansa 310 t. do Stege z węglem (Artus), gdański par. Pregel 196 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), szw. mot. Fringilla 226 t. do Sztokholmu z cukrem (Shipco), niem. par. Hernia 332 t. do Goole z drzewem (Shaw, Lovell).

Na wejściu:

20 maja: ang. par. Baltannic 1034 t. z Rygi z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Skinfaxe 1014 t. z Flensburga próżny (Danz. Schiff. K.), duń. par. Svanholm 769 t. z Aarhus z towarem (Reinhold), niem. par. Erna z Hamburga z pszenicą (Behnke i Sieg), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), szw. par. Sven 196 t. z Helsingborga z towarem (Reinhold).

Na wyjściu:

20 maja: szw. par. Carrie 739 t. do Rouen z węglem (Reinhold), polski hol. Orkan do Malmö próżny (Wisła-Bałtyk), szw. par. Gusten 354 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. Maria 56 t. do Skillinge z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Fremada do Norteljе z cementem (Ganswindt).

RYBACTWO.

Z wybrzeża.

Zbliża się ku końcowi połów łososi. Dobre wyniki tegorocznej zdobyczy przyniosły korzyść wyłącznie zamożniejszym rybakom, posiadającym kutry motorowe i łowiącym „taklami" i pławnicami. W niewodach przybrzeżnych ryby było niewiele. Z jednej toni (zaciągu) otrzymywano zaledwie kilka sztuk, a kutry z pławnic, łowiąc dalej od brzegów, miały za noc po kilkadziesiąt sztuk ryby.

W Kuźnicy i Helu złowiono dwa okazy łososi znaczonych srebrnemi blaszkami z literą S. Łososie te zostały przesłane do Pracowni Rybackiej w Bydgoszczy, która poszukując łososi znaczkowanych przez nią, zbiera wszelkie takie okazy, i płaci oprócz wartości rynkowej ryby, jeszcze premję w wysokości 15,— zł.

Dobry połów łososi zupełnie nie poprawił stanu gospodarczego ogółu rybaków, a ponieważ obecnie nastaje już sezon martwy dla rybołóstwa, więc rybacy liczą teraz tylko na zarobki, których dostarczyć im może pobyt letników na wybrzeżu.

Jest zamiar wskrzeszenia kursów nawigacyjno-rybackich przy Szkole Morskiej w Tczewie. Kursa odbędą się w lipcu—września, jeżeli się znajdzie przynajmniej 12 kandydatów. Dotychczas zapisał się dopiero 1 rybak z Dębka. Z innych wiosek zgłoszenia nie nadeszły.

Nowa spółdzielnia.

W dniu 15 maja odbyło się w Gdyni zebranie rybaków morskich zwołane przez Dyrektora Oddziału gdyńskiego Banku Gospodarstwa Krajowego Wejhersa. Na zebranie zjawiło się przeszło 100 osób rybaków z rozmaitych wiosek wybrzeża, oraz grono osób interesujących się sprawami rybackiemi.

Po przedstawieniu zebranym planu pomocy rządowej, który może być udzielony przez Bank Gospodarstwa Krajowego na podniesienie i rozwój rybołóstwa morskiego, p. Wejhers wezwał obecnych do utworzenia Spółdzielni przy pomocy której będzie możliwem otrzymywanie kredytów z Banku.

Zadaniem spółdzielni będzie udzielanie kredytu na zakup narzędzi zawodowych, statków. Dalej przewidziane jest założenie stoczni, przedsiębiorstwa przetworów z ryby itd.

Zebrani prawie jednomyślnie uchwalili założyć Spółdzielnię o takim zakresie działania. Przeszło 100 osób podpisało deklarację przystąpienia. Udział ma wynosić 50 złotych, płatnych ratami miesięcznemi. Oddział Banku Krajowego wstępuje do spółdzielni biorąc odrazu 100 udziałów.

Po zebraniu deklaracji przystąpiono do wyboru Rady Nadzorczej i Zarządu. Do Rady Nadzorczej wybrano: ks. proboszcza Pronobisa ze Swarzewa, burmistrza miasta Gdyni Krauze, Kierownika Morskiego Urzędu Rybackiego A. Hryniewieckiego, rybaków Izydora Konke z Jastarni i Jana Kakola z Gdyni. Na wniosek rybaków postanowiono prosić starostę morskiego gen. Zaruskiego na członka Rady Nadzorczej.

Do Zarządu wybrano: Dyrektora Banku Gospodarstwa Krajowego z Gdyni Wejhersa i rybaków z Gdyni Józefa Główczewskiego i Augustyna Lewińskiego.

Po zarejestrowaniu statutu i dokonaniu niezbędnych formalności, co ma nastąpić w najbliższych dniach, Spółdzielnia ma rozpocząć swoją działalność ku pożytkowi rybaków i kraju.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 30 marca do 25 kwietnia zawinęły do portu Lipawy 74 statki o łącznej ładowności 29 710 ton rej. n. Statki te przywiozły łącznie 6 673 t. mieszanego ładunku, 5 225 t. drzewa korkowego, 3 750 węgla, 445 t. cementu, 300 t. superfosfatu. 500 t. soli, 220 t. owsa, 10 000 sztuk cegieł, drzewa w tranzycie, 17 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściły port 72 statki o ł. ład. 26 426 t. rej. n. Statki te wywiozły łącznie 2628 t. mieszanego ładunku 560 std. dyli, 470 std. drzewa, 400 ton drzewa, 484 sażni drzewa i 750 t. fosfatów. 19 statków wyszło próżnych i pod balastem.

JUGOSŁAWJA.

Linja południowo amerykańska. Towarzystwo żeglugi morskiej w Suszaku uruchamia linję okrętową do Ameryki południowej przy pomocy 5-ciu statków większych, z których 2 miałyby natychmiast rozpocząć ruch. Pierwszym statkiem będzie parowiec Beograde (ex Molsatia), który rozpoczyna ruch jeszcze w maju. Ma on pojemność 7 000 ton brutto i może przewieść 1 000 pasażerów. Podróż będzie trwała 25 dni z zawinięciem po drodze do portów Jugosławji i na wyspy Azorskie. Portami przybycia będą Rio de Janeiro i Montevideo.

Według źródeł włoskich za przedsiębiorstwem tym kryje się kapitał niemiecki. Wiadomość tę należy przyjąć z pewnem zastrzeżeniem, że Suszak leży o miedzę od Fiume (Rieki) portu włoskiego, z którego mają na mocy specjalnych umów szeroko korzystać na nowo Węgrzy. Mamy więc tu skomplikowany splot polityczno-gospodarczy przy którym konkurenci usiłują sobie wzajemnie szkodzić.

NIEMCY.

Otwarcie towarowej linji Szczecin—Leningrad. 6 maja miał odjechać do Leningradu pierwszy parowiec Stettiner Dampfer-Compagnie. Jest to linja tygodniowa, statki odjeżdżają ze Szczecina w piątki, z Leningradu co soboty. Statki wyposażone są w chłodnie.

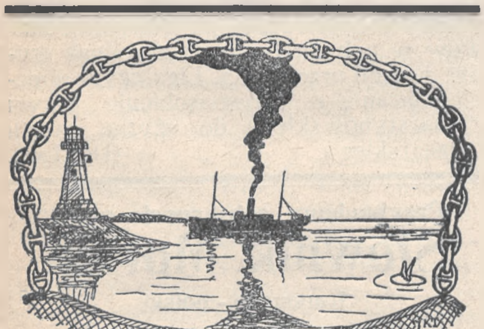
GRECJA.

Sytuacja w żegludze greckiej. Sprawy armatorów greckich w ostatnim czasie znacznie się poprawiły. Strajk w Anglji przysporzył greckiej żegludze wielkich strat, gdyż pracowała ona na węglu angielskim. Po likwidacji strajku Grecy zdążyli nabyć dodatkowy tonaż 50 000 ton co świadczy o znacznym ożywieniu ruchu.

Sport żaglowy.

Zainteresowanie drogami wodnemi i sportem żeglarskim we Lwowie.

Urządzony staraniem Ligi Morsk. i Rzecznej odczyt prof. Matakiewicza o drogach wodnych w Polsce wzbudził wielkie zainteresowanie, czego dowodem jest deklaracja złożenia 100 zł na zapoczątkowanie kanału Wisła—Dniestr, nadesłana przez p. rejenta Kosińskiego z Mielca na skutek przeczytanego sprawozdania z odczytu (zamieszczonego wyłącznie w „Dzienniku Lwowskim", przyp. red.) Wykład prof. Matakiewicza zachęcił młodzież do zorganizowania szeregu wycieczek żeglarskich drogami wodnemi w Polsce, np. poczawszy od Styru przez polskie kanały, Bug i Wisłę do Gdańska, a następnie do Krakowa itp. W czasie wystawy sportowej w czerwcu odbędzie się wystawa łodzi oraz wydawnictw i fotografji z zakresu sportu żeglarskiego, projektowane też były regaty na jednym ze stawów w pobliżu Lwowa, co jednak trudne jest do urządzenia. Liga czyni obecnie starania o przysposobienie stawu Zamarstynowskiego do użytku sportu wioślarskiego. (Dz. Lw).



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec. Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

11 maja:
pol. par. **Wilno** 1 122 t. do Gandawy.
szw. par. Karin 197 do Hlsingöru.
12 maja:
szw. par. Scandinavic 1412 do Oxelösundu.
szw. par. Heros 652 do Oxelösundu.
13 maja:
szw. żagl. Delos 186 do Mariebergu.
14 maja:
szw. par. Hanna 272 do Landskrony.
15 maja:
łot. par. Kaupo 1 458 do Kopenhagi.
pol. par. **Katowice** 1 108 do Göteborga.
18 maja:
szw. par. Aurania 746 do Kallerö.

Statki powyższe wywiozły łącznie 17 619 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

13 maja:
niem. licht. Unterweser 19 835 do Walken.
niem. licht. Peter 560 do Walken.
szw. par. Kamelia 1 109 do Nynäshamnu.
duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi.
14 maja:
szw. par. Leila do Karlstadu.
duń. żagl. z mot. Maagen 98 do Stege.
szw. par. Robur 577 do Norrköpingu.
duń. par. Viktoria 1 160 do Kopenhagi.
duń. mot. Dronning Margarete 286 do Landskrony.
szw. par. Excelsior 841 do Aalborga.
niem. par. Riga 571 do Skelleftea.
gd. par. Baltikum 364 do Aarhus.
niem. licht. Vega 758 i
niem. licht. „M“ 593 do Utansjee.
15 maja:
łot. par. Kandava 1 170 do Rygi.
szw. par. Ellen 947 do Göteborga.
szw. żagl. Allhill 56 do Skillinge.
szw. par. Edward 707 do Karlskrony.
szw. żagl. Margit 108 do Hammershavnu.
16 maja:
szw. żagl. z mot. Windy 87 do Sundsvallu.
szw. żagl. z mot. Elsa 60 do Simrishamnu.
niem. par. Marianne 472 do Aarhus.
hol. żagl. z mot. Spryg 176 do Stege.
szw. par. Fredrika 947 do Sundsvallu.
niem. p. Kap. Kross 394 do Nyköpingu.
duń. par. Bretland 1235 do Kopenhagi.
duń. par. Hafnia 1 159 do Kopenhagi.
17 maja:
pol. par. Warta 1 698 do Göteborga.
szw. żagl. z mot. Ingeborg 63 do Simrishamnu.
szw. żagl. Beatrice 142 do Cederholmu.
duń. par. Westerskov 355 do Kamaru.
szw. żgl. z mot. Venern 60 do Ystadu.
niem. par. Kressmann 248 do Kłajpedy.
szw. żagl. z mot. Leopold 57 do Simrishamnu.
wł. par. Alba 1 775 do Genui.
szw. par. Anna 714 do Göteborga.
szw. licht. Hallsta III 473 do Karlshamnu.
szw. par. Ascania 404 do Gefle.
18 maja:
niem. par. Rita Larssen 295 do Hudiksvallu.
duń. par. Dania 1 390 do Kopenhagi.
est. par. Karoline 426 do Parnawy.
szw. par. Silvia 158 do Pascallaviku.
norw. par. Lyderhorn 1 097 do Helsingforsu.
szw. par. Ingrid 38 do Oelserudu.
gd. par. Oberpr. Dellbrück 620 do Randersu.
fr. par. Nicolas Jean 1 182 do Dieppe.
hld. par. Boomberg 1 034 do Göteborga.
19 maja:
łot. par. Daugava 751 do Rygi.
łot. par. Viesturs 339 do Kopenhagi.
niem. p. Johann Ahrens 538 do Raumo.
szw. par. Bonden 372 do Landskrony.
niem. licht. Frieda Peters 425 i
niem. licht. Hansa 310 do Stge.

Statki powyższe wywiozły łącznie 71 900 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

13 maja:
gd. par. Etzel 593 do Newcastle.
szw. par. Rosafred 351 do Yarmouth.
gd. par. Echo 555 do Londynu.
niem. p. G. Zelck 798 do Southamptonu.
niem par. Stella 332 do Skuru.
14 maja:
ang. par. Carrigan Head 2 708 do Invernessu.
norw. par. Doravore 456 do Londynu.
niem. par. A. Ahrens 554 do Grimsby.
niem. par. August Blume 408 do Antwerpii.
niem. par. Oder 656 do Tynedocku.
niem. par. Bille 344 do Hamburga.
niem. par. Finnland 246 do Dunganaes.
16 maja:
duń. żgl. Wiking 67 do Kopenhagi.
niem. żagl. Meta 95 do Aarhus.
niem. par. Anni 94 do Eckernförde.
17 maja:
gd. par. M. Siedler 221 do Haarem.
gd. par. Prosper 430 do Westhartlepoolu.
niem. par. Bacchus 362 do Rotterdamu.
szw. par. Göta 674 do Göteborga.
niem. żagl. z mot. Argonaut 57 do Rostoku.
niem. mot. Herm. Boonekamp 582 do Gandawy.
niem. żagl. z mot. Regina do Esbjergu.
ang. par. Helmond 581 do Leith.
18 maja:
ang. par. Stesso 1 292 do Westhartlepoolu.
niem. par. W. C. Frohne 189 do Kjöge.
19 maja:
niem. par. Artushof 866 do Londynu.
niem. par. Hernia 332 do Goole.

Statki powyższe wywiozły łącznie 57 900 m³ drzewa.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

13 maja:
duń. żagl. z mot. Anna 60 z Kopenhagi.
duń. żgl. z mot. Skipladner 40 z Aarhus.
14 maja:
niem. par. Joachim Zelk 628 z Pembroke.
duń. mot. Bonavista 67 z Aarhus.
15 maja:
szw. mot. Wandia 88 z Norrköpingu.
niem. par. Ambria 1 386 z Emden.
duń. żagl. Jon 76 z Kopenhagi.
lit. żagl. Sturmvogel 82 z Nakskov.
szw. żagl. z mot. Lilian 70 z Sztokholmu.
niem. żagl. z mot. Frida 48 z Veyle.
est. żagl. z mot. Mentor 283 z Tallinnu.
17 maja:
niem. par. Lene Larssen 565 z Londynu.
szw. par. Gladan 64 z Torgsundu.

18 maja:
szw. par. Scartho 361 z Poole,
niem. ż. z mot. Frieda 52 z Nyköpingu,
szw. par. Albert 183 z Göteborga,
szw. żagl. z m. Cita 76 z Kopenhagi.
19 maja:
niem. mot. Frieda 66 z Hobro,
niem. par. Heinz Ferdinand 538 z Londynu,
szw. żagl. Golden Gate 64 z Landskrony.

Statki powyższe przywiozły łącznie 11 000 ton żelaza i żelastwa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

14 maja:
szw. mot. Gallus 223 do Landskrony,
duń. par. Lilian 732 do Kotki.
17 maja:
szw. mot. Alca 230 do Landskrony.
19 maja:
szw. mot. Fringillo 225 do Sztokholmu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 700 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

13 maja:
szw. licht. cyst. Schell X296 do Limhamnu (nafta).
14 maja:
niem. par. cyst. Marianne 295 do Tallinnu (benz. i olej masz.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 100 ton prod. naftowych.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

14 maja:
pol. licht. Stefek 392 i
pol. licht. Edek 352 z Norrköpingu.
15 maja:
szw. par. Ellen 1 237 z Melilli.
niem. par. Nordafrika 1 242 z Melilli.
19 maja:
szw. par. Merkur 800 z Oskarshamnu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 300 ton rudy i pirytu.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

18 maja:
niem. par. Elsa Köppen 1 448 ze Sfax,
niem. par. Robert Köppen 1 411 ze Souzy.

Statki powyższe przywiozły łącznie 7 800 ton fosfatów.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie maja:

(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 85 439, parafina 80, cement 5 401, oleje 311, soda 57, rury żelazne 96.

Prod. roślinne: ow. straczkowe 53, cukier sur. 1 450, rafinada 89, drzewo 49 721, koniczyna 13, smoła drzewna 162, melasa 10 600, otręby 110.

Prod. zwierzęce: św. mięso 128, bydło żywe 23, skóry 30, jaja 69.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyt 9 950, węgiel 3 780, siarka 15, saletra chilijska 269, ruda żelazna 3 410, żeliwo 54, żelazo i stal (stare) 10 593, maszyny 260.

Prod. roślinne: pszenica 3 367, żyto 3 237, kukurydza 237, ryż 529, oleje 158, garbnik kwebracho 159, bawełna 31.

Prod. zwierzęce: smalec 41, śledzie sol. 80, tłuszcze 454, skóry sol. 81, wełna sur. 96.

Wodostany Wisły.

Maj	13	14	15	16	17	18	19
Kraków	—194	—202	—196	—202	—206	—212	—218
Zawichost	179	176	166	155	149	144	138
Warszawa	205	191	190	191	182	173	166
Płock	180	176	169	166	167	162	155
Toruń	229	231	224	214	209	209	199
Fordon	234	238	236	228	220	217	213
Tczew	218	220	225	225	214	202	196
Ujście (Schiewenh.)	264	280	256	252	256	250	248

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
5. 6.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	14. 6.	Estonia	Baltic America Line
26. 6.	" "	" "	2. 7.	Lituania	"
24. 5.	" "	" Kłajpedy i Lipawy	24. 5.	Baltonia	Un. Baltic Corp.
27. 5.	" Lipawy	" Londynu	27. 5.	"	"
29. 5.	" Londynu	" "	1. 6.	Baltriger	"
31. 5.	" "	" Kłajpedy i Lipawy	31. 5.	Baltara	"
3. 6.	" Lipawy	" Londynu	3. 6.	"	"
6. 6.	" Londynu	" "	8. 6.	Edmee	"
24. 5.	" Londynu	" "	27. 5.	Smolensk	Ellerman i Wilson
24. 5.	" Hull	" Hull	27. 5.	Kovno	"

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
25. 5.	z Le Havre	do Le Havre	27. 5.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
8. 5.	" "	" "	10. 6.	"	"
22. 5.	" "	" "	24. 6.	"	"
6. 7.	" "	" "	8. 7.	"	"

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.